Deutscher Bundestag **Drucksache 19/5356**

19. Wahlperiode 29.10.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Claudia Müller, Stefan Schmidt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/4791 –

Aktuelle Entwicklungen im Kreuzfahrttourismus

Vorbemerkung der Fragesteller

Reisen mit Kreuzfahrtschiffen gehören seit Jahren zu den Wachstumssegmenten auf dem deutschen Reisemarkt. So hat sich die Zahl der Kreuzfahrtpassagiere in Deutschland, mit zuletzt fast 2,2 Millionen im Jahr, zwischen den Jahren 2007 und 2017 etwa verdreifacht. Von einem weiteren Zuwachs ist auszugehen. Den größten Marktanteil haben dabei in Deutschland ansässige Unternehmen inne, mit denen ungefähr drei Viertel der Passagiere reisen (vgl. FVW 09/2018, S. 19).

Der Bau von Kreuzfahrtschiffen ist ein wesentlicher Geschäftsbereich der deutschen Schiffbauindustrie, wobei der Trend nicht nur in Deutschland in Richtung des Baus immer größerer Schiffe geht. Kapazitäten von mehr als 6 000 Passagieren bei zusätzlichen 2 000 Crewmitgliedern sind mittlerweile in vielen Fahrgebieten bei Neubauten üblich.

Der boomende Kreuzfahrttourismus hat jedoch zunehmend auch negative Folgen für Mensch und Umwelt. Deshalb ist die Kreuzschifffahrtsbranche in letzter Zeit immer wieder von verschiedenen Seiten unter Druck geraten.

Ein Hauptkritikpunkt ist dabei, dass Schiffsmotoren in der Regel noch mit Schweröl, einem stark schadstoffhaltigen Restprodukt der Ölindustrie, betrieben werden. In Gebieten, wo dies nicht mehr zulässig ist, kommt meist Schiffsdiesel zum Einsatz. Bei der Verbrennung beider Treibstoffe kommt es zu erheblichen Emissionen von Schwefeloxiden, Stickoxiden und Rußpartikeln, da die für Schiffe zulässigen Emissionen um ein Vielfaches über den Grenzwerten liegen, die für landgebundene Fahrzeuge zulässig sind.

Zudem versuchen manche Hafenstädte, die Zahl und Größe der einlaufenden Kreuzfahrtschiffe zu begrenzen, da attraktive Destinationen durch das gleichzeitige Anlanden tausender Kreuzfahrtpassagiere regelrecht überlaufen werden. Dieser Belastung steht nicht unbedingt ein adäquater Mehrwert für die lokale Wirtschaft gegenüber. Kreuzfahrtpassagiere geben im Vergleich zu anderen Reisenden relativ wenig Geld vor Ort aus, weil Übernachtung und Verpflegung an Bord der Schiffe stattfinden (vgl. DER SPIEGEL 33/2018, S. 17).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 25. Oktober 2018 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Kreuzfahrtbranche ist zukünftig nach Auffassung der Fragesteller auch verstärkt gefordert, wenn es um den dauerhaften Erhalt der von den Kreuzfahrtschiffen angefahrenen Destinationen geht.

Nicht zuletzt sind auch die Arbeitsbedingungen der Crews an Bord von Kreuzfahrtschiffen verstärkt Gegenstand von Kritik (vgl. Waterfront 01/2018, S. 5). Komplexe globale Besitz- und Arbeitsverhältnisse und vor allem die Umgehung von Mindestlöhnen führen dazu, dass Kreuzfahrtschiffe in europäischen Gewässern nicht zwingend europäische Regeln anwenden müssen – und das trotz hoher Gewinne der Kreuzfahrtindustrie. Insbesondere Nicht-EU-Bürgerinnen und Nicht-EU-Bürger unter den an Bord angestellten sind deshalb oft von relativ langen Arbeitszeiten und dadurch erschwerten Arbeitsbedingungen, befristeten Arbeitsverträgen ohne bezahlten Urlaub, mangelnder sozialer Absicherung und für europäische Verhältnisse niedrigen Löhnen betroffen.

1. a) Wie viele Hochseekreuzfahrtschiffe sind derzeit in Deutschland als Schifffahrtsunternehmen registriert?

Es gibt in Deutschland keine besondere Registrierung als Schifffahrtsunternehmen. Die Registrierung in den Seeschiffsregistern und dem durch das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) geführten Flaggenregister erfolgt nach Schiffstypen.

b) Wie viele Hochseekreuzfahrtschiffe sind derzeit in Deutschland in deutschen Seeschiffsregistern registriert, und welche Flagge führen diese jeweils (bitte tabellarisch aufführen)?

c) In welchen weiteren europäischen beziehungsweise nichteuropäischen Registern sind nach Kenntnis der Bundesregierung Kreuzfahrtschiffe deutscher Kreuzfahrtreedereien registriert (bitte jeweilige Anzahl tabellarisch aufführen)?

Die Fragen 1b und 1c werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Schiffstyp „Hochseekreuzfahrtschiff“ ist in der deutschen Flaggenstaatsverwaltung kein festgelegter Begriff. Daher wurden ersatzweise alle aktuell mit wirksamem Schiffszertifikat (im Seeschiffsregister eingetragen) ausgestatteten Fahrgastschiffe mit Kabinen ab einer Bruttoraumzahl von 500 berücksichtigt. Wie aus der unten stehenden Tabelle ersichtlich sind danach acht Schiffe im deutschen Seeschiffsregister eingetragen und aufgrund von § 7 FlaggRG nach Malta und in die Bahamas ausgeflaggt.

Flagge		Fahrgastschiff mit Kabinen
Deutschland		0
Malta (EU)		7
Bahamas		1

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

2. a) Welche Unternehmen, die Hochseekreuzfahrtschiffe betreiben, sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Deutschland ansässig?

   b) Wie viele Kreuzfahrtschiffe betreiben die in Deutschland ansässigen Unternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils?

   c) Welchen internationalen Unternehmen müssen die in Deutschland ansässigen Kreuzfahrtunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung Bericht erstatten?

3. a) Wie viele Arbeitskräfte sind nach Kenntnis der Bundesregierung auf den Schiffen in Deutschland ansässiger Kreuzfahrtunternehmen nach Kenntnissen der Bundesregierung beschäftigt (bitte nach EU-Bürgerinnen bzw. EU-Bürgern und Nicht-EU-Bürgerinnen bzw. Nicht-EU-Bürgern aufschlüsseln)?

   b) Wie viele in Deutschland ansässige Arbeitnehmer betrifft dies nach Kenntnis der Bundesregierung?

Die Fragen 2a bis 3b werden gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

4. Nach welchen Kriterien (z. B. durch Schiffsinspektionen, Kontrollen durch Arbeitnehmerorganisationen oder weitere) können Arbeitsbedingungen an Bord von Kreuzfahrtschiffen bewertet werden, und über welche Bewertungen hat die Bundesregierung Kenntnis?

Die Überprüfung von Arbeitsbedingungen an Bord von Kreuzfahrtschiffen unter deutscher Flagge wird im Rahmen der flaggenstaatlichen Zulassung überprüft. Bei ausländischer Flagge erfolgt in deutschen Häfen die Überprüfung der Arbeitsbedingungen im Rahmen der Hafenstaatkontrolle.

5. Wie bewertet die Bundesregierung jeweils die Arbeitsbedingungen von Beschäftigten an Bord von Kreuzfahrtschiffen, insbesondere im Hotel- und Gastronomiebereich, nach den Kriterien

   a) Eignerherkunft des Kreuzfahrtschiffes (deutsch bzw. europäisch bzw. nichteuropäisch)

   b) Herkunft des Betreibers des Hotel- und Gastronomiebereichs auf den Kreuzfahrtschiffen (deutsch bzw. europäisch bzw. nichteuropäisch)

   c) Flagge des Kreuzfahrtschiffes (europäisch bzw. nichteuropäisch)?

6. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Antwort zu Frage 5 jeweils?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Da unter deutscher Flagge keine Kreuzfahrtschiffe betrieben werden, erfolgt die Antwort aus Sicht der Hafenstaatkontrolle. Im Bereich der Hafenstaatkontrolle werden nach Kenntnis der Bundesregierung keine statistischen Daten zur Eignerherkunft von Kreuzfahrtschiffen oder zur Herkunft der Betreiber der Hotel- und Gastronomiebereiche auf Kreuzfahrtschiffen erhoben.

Hinsichtlich der Flagge der Kreuzfahrtschiffe ergeben sich bei den Hafenstaatkontrollen keine signifikanten Unterschiede bei der Anzahl der Mängel von Schiffen unter europäischer oder nichteuropäischer Flagge.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

7. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung auf internationaler, europäischer sowie nationaler Ebene, um die Arbeitsbedingungen von Beschäftigten an Bord von Kreuzfahrtschiffen, insbesondere im Hotel- und Gastronomiebereich, zu verbessern?

Bei Hafenstaatkontrollen festgestellte Mängel werden dem Schiffsführer, dem jeweiligen Flaggenstaat sowie den folgenden Anlaufhäfen mitgeteilt. Die Auswahl und die Häufigkeit der Hafenstaatkontrollen richten sich nach dem individuellen Risiko eines Schiffes und den ggf. im vorherigen Hafen festgestellten Mängeln.

8. Wie viele Hochseekreuzfahrtschiffe mit welcher jeweiligen Beförderungskapazität wurden in den letzten fünf Jahren in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils gebaut, und wie viele Aufträge zum Bau von Kreuzfahrtschiffen werden aktuell bearbeitet?

Vom Jahr 2013 bis einschließlich des ersten Halbjahres 2018 wurden in Deutschland elf Hochsee-Kreuzfahrtschiffe mit einer Beförderungskapazität von 41 526 Passagieren abgeliefert. Zum 30. Juni 2018 befanden sich insgesamt 18 Kreuzfahrtschiffe im Auftragsbestand.

9. a) Wie viele Arbeitsplätze in Deutschland sind nach Kenntnis der Bundesregierung direkt oder indirekt vom Bau von Kreuzfahrtschiffen abhängig, und welche Entwicklung gab es hierbei in den letzten fünf Jahren?

   b) Wie verteilen sich diese Zahlen nach Kenntnis der Bundesregierung auf die einzelnen Bundesländer, auch in Hinblick auf die Schiffbauzulieferindustrie im Kreuzfahrtschiffbereich?

Die Fragen 9a und 9b werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die im Hochseekreuzfahrtschiffbau tätigen deutschen Werften beschäftigten aktuell rund 6 000 Mitarbeiter. Gegenüber 2013 ist dabei ein deutlicher Zuwachs zu verzeichnen.

Die indirekte Beschäftigungswirkung des Kreuzfahrtschiffbaus geht weit darüber hinaus. Maritime Zulieferunternehmen sind in allen Bundesländern angesiedelt, besonders stark vertreten sind sie über die nördlichen Bundesländer hinaus in Baden-Württemberg, Bayern und Nordrhein-Westfalen.

Der Bundesregierung liegen aktuell keine Daten darüber vor, welche direkten und indirekten Arbeitsplätze konkret dem Hochseekreuzfahrtschiffbau zuzuordnen sind. Das Bundministerium für Wirtschaft und Energie plant eine Studie zur „Wertschöpfung und Beschäftigung in der maritimen Wirtschaft“, die in Kürze ausgeschrieben wird.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

10. a) Wie bewertet die Bundesregierung den Trend zu immer größeren Kreuzfahrtschiffen im Hinblick auf Sicherheitsaspekte, insbesondere hinsichtlich der Gewährleistung einer zügigen Evakuierung von Bord im Notfall?

b) Welche einschlägigen internationalen, europäischen und/oder nationalen Sicherheitsregularien müssen bei immer größer werdenden Kreuzfahrtschiffen hinsichtlich möglicher Evakuierungen und Bergungsmaßnahmen beachtet werden?

c) Welche zukünftigen Anpassungen regulatorischer Maßnahmen werden im Hinblick auf verbesserte Evakuierungen bzw. Bergungen immer größer werdender Kreuzfahrtschiffe auf internationaler, europäischer sowie nationaler Ebene diskutiert oder sind bereits in Planung?

Die Fragen 10a bis 10c werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat mit dem Forschungsprojekt „Sicherheit von Personen bei Rettungs- und Evakuierungsprozessen von Passagierschiffen“ (SIREVA) Konzepte und technische Lösungsvorschläge für die schnelle Evakuierung von Kreuzfahrtschiffen erarbeitet und die Ergebnisse bei der IMO eingebracht. Diese Fortentwicklung der internationalen Schiffssicherheitsvorschriften berücksichtigt den Trend der wachsenden Größe und der Personenzahl an Bord von Kreuzfahrtschiffen. Insbesondere um eine zügige Evakuierung planen zu können, sind künftig Schiffbaubegleitende Evakuierungsanalysen vorgeschrieben (MSC Res. 404(96)). Für solche Kreuzfahrtschiffe sind Vorgaben im SOLAS-Übereinkommen enthalten, die operative Konzepte wie z. B. „Safe Return to Port“ vorschreiben.

d) Welchen Einfluss haben besonders abgelegene Regionen (z. B. Arktis) auf Rettungskonzepte, und wie sehen diese nach Kenntnis der Bundesregierung in der Praxis aus?

Insbesondere die beiden Polargebiete zeichnen sich nicht nur durch ihre Abgelegenheit, sondern vor allem durch extreme Wetter- und Klimaverhältnisse, wenig Infrastruktur für SAR (Search and Rescue)-Maßnahmen und insgesamt erschwerte Bedingungen bezüglich der Seenotrettung aus. Seenotrettungsgebiete (Maritime Search and Rescue Regions) der Anrainer beider Polargebiete sind extrem weitläufig. Die Notfallevakuierung insbesondere von großen Kreuzfahrtschiffen in polaren Gewässern stellt daher eine besondere Herausforderung dar. Kreuzfahrtschiffe melden üblicherweise ein- bis zweimal täglich ihre aktuelle Position an die jeweils zuständige Rettungsleitstelle. Darüber hinaus werden teilweise SAR-Verträge mit darauf spezialisierten Unternehmen (z. B. AERO-RESCATE Chile) abgeschlossen. Ansonsten sehen die Notfallpläne der Kreuzfahrtschiffe vor, im Havariefall so lange wie möglich selbstversorgend zu bleiben, bis andere, in der Nähe befindliche Schiffe zu Hilfe kommen können.

e) Welche Maßnahmen sind für die deutsche Küste im Fall einer Havarie eines besonders großen Kreuzfahrtschiffes vorgesehen?

Die Havarie eines besonders großen Kreuzfahrtschiffes kann eine komplexe Schadenslage gemäß § 1 Absatz 4 der Havariekommando-Vereinbarung[1] darstellen. Dann übernimmt das Havariekommando die Gesamteinsatzleitung und leitet lageangepasst die erforderlichen Maßnahmen ein. Dazu zählen

[1] Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen, der Freien und Hansestadt Hamburg, den Ländern Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein über die Errichtung des Havariekommandos.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

- Verletztenversorgung und psychosoziale Notfallversorgung (PSNV),
- Brandbekämpfung technische Hilfeleistung,
- Notschleppen und Notliegeplatzfragen,
- Schadstoffbekämpfung Küste und See,
- Einsatzbegleitende Presse- und Öffentlichkeitsarbeit.

11. Betrachtet die Bundesregierung die Kapazitäten des deutschen Seenotrettungssystems als ausreichend, um im Notfall mehrere tausend Passagiere und Besatzungsmitglieder eines havarierten Kreuzfahrtschiffes gleichzeitig aus Seenot retten zu können (bitte jeweils begründen)?

Bei einem Notfall dieser Größenordnung werden durch das Havariekommando die zur Verfügung stehenden Mittel und Kräfte aller Behörden und Organisationen gebündelt.

12. Wie viele Hafenstaatkontrollen sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zehn Jahren seit 2008 an Bord von Kreuzfahrtschiffen in deutschen Häfen vorgenommen worden (bitte in Kontrollen bzw. Festhaltungen tabellarisch getrennt angeben sowie jeweilige Flaggen aufführen)?

a) In wie vielen Fällen wurden dabei Verstöße gegen die internationalen Regelwerke zur Schiffssicherheit festgestellt?

b) In wie vielen Fällen wurden dabei Verstöße gegen die internationalen Regelwerke zur Verhütung der Umweltverschmutzung festgestellt?

c) In wie vielen Fällen wurden dabei Verstöße gegen die internationalen Regelwerke zu Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten festgestellt?

Hafenstaatkontrollen werden gemäß der Richtlinie 2009/16/EG über die Hafenstaatkontrolle und den Vorgaben der Pariser Vereinbarung über die Hafenstaatkontrolle (Paris MoU) durchgeführt. Die für die Beantwortung zugrunde gelegten Daten beziehen sich auf „Fahrgastschiffe mit einer Bruttoraumzahl von über 1 000“. Die im angefragten Zeitraum besichtigten Schiffe führten die Flagge der Bahamas, Bermuda, Finnland, Italien, der Marshallinseln, Malta, der Niederlande, Norwegen, Panama, Portugal, der Russischen Föderation und des Vereinigten Königreichs.

	Anzahl		**Anzahl Mängel im Bereich**		
Jahr	**Kontrollen**	**Festhaltungen**	a) **Schiffsicherheit**	b) **Umweltverschmutzung**	c) **Lebens- und Arbeitsbedingungen**
2008	16	0	37	3	7
2009	14	0	23	1	10
2010	12	0	16	2	4
2011	12	0	18	0	14
2012	16	0	15	0	4
2013	13	0	19	2	6
2014	12	0	28	5	1
2015	12	0	14	3	0
2016	10	0	28	2	5
2017	12	0	4	1	1

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

d) In wie vielen Fällen wurden Kontrollen nach einer Beschwerde durch Seeleute gemäß Seearbeitsübereinkommen über mangelhafte Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord durchgeführt?

Keine.

e) Welche Sanktionen hatten die in den Fragen 12a bis 12d genannten Verstöße zur Folge?

Die bei Hafenstaatkontrollen festgestellten Mängel sind vor dem Auslaufen zu beseitigen. Erforderlichenfalls wird das Schiff solange festgehalten, bis die Mängel beseitigt sind.

13. Welche Handlungsbedarfe hat die Berufsgenossenschaft Verkehr im Zusammenhang mit Kontrollen gegenüber Kreuzfahrtschiffbetreibern festgestellt beziehungsweise angemahnt (bitte jeweils für die vergangenen zehn Jahre seit 2008 tabellarisch aufführen)?

Im Rahmen der durchgeführten Hafenstaatkontrollen wurde gegenüber den Kreuzfahrtschiffbetreibern in Einzelfällen eine interne Überprüfung ihres Schiffsmanagementsystems (ISM) gefordert.

Jahr	Anzahl
2008	0
2009	0
2010	0
2011	1
2012	0
2013	0
2014	2
2015	3
2016	3
2017	2

14. Welche weiteren Kontrollen auf Kreuzfahrtschiffen führt die Bundesregierung durch, und welche Beanstandungen gab es hier jeweils (bitte jeweils für die vergangenen zehn Jahre seit 2008 tabellarisch aufführen)?

Bis Ende 2015 führten die Schiffssicherheitsbehörden des Bundes die Flaggenstaatkontrolle durch.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

15. Welche Häfen in Deutschland werden nach Kenntnis der Bundesregierung regelmäßig von Kreuzfahrtschiffen angelaufen, und wie oft wurden die genannten Häfen in den letzten fünf Jahren seit 2013 jeweils von Kreuzfahrtschiffen angelaufen?

16. Welche zu Deutschland grenznahen Häfen wie z. B. Stettin werden nach Kenntnis der Bundesregierung regelmäßig von Kreuzfahrtschiffen angelaufen, und wie oft wurden die genannten Häfen in den letzten fünf Jahren seit 2013 jeweils von Kreuzfahrtschiffen angelaufen?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

17. Wie viele Kreuzfahrttouristinnen und Touristen haben in den letzten fünf Jahren Häfen in Deutschland besucht (bitte nach Ein- beziehungsweise Ausschiffungen und Durchreisenden aufschlüsseln)?

    Welche Häfen wurden dabei am stärksten frequentiert?

Die Fragen 15 bis 17 werden gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

18. Wie viele Tonnen feste Abfälle und wie viele Kubikmeter flüssige Abfälle wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten fünf Jahren jeweils durch Kreuzfahrtschiffe in Häfen in Deutschland angelandet?

19. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Finanzierungslücke zwischen gezahlten Gebühren für Abfälle von Kreuzfahrtschiffen in deutschen Häfen und tatsächlich anfallenden Entsorgungskosten?

20. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung sichergestellt, dass der besonders hohe Müllaufwand von Kreuzfahrtschiffen durch die Bezahlung der einfachen Hafengebühren in deutschen Häfen letztendlich nicht der Allgemeinheit aufgelastet wird?

Die Fragen 18 bis 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entsorgung von Schiffsabfällen beruht auf völkerrechtlichen Verträgen, insbesondere dem MARPOL-Übereinkommen. Gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 13 KrWG sind die Erfassung und Übergabe von Schiffsabfällen und Ladungsrückständen vom Anwendungsbereich des Kreislaufwirtschaftsgesetzes ausgenommen, soweit dies aufgrund internationaler oder supranationaler Übereinkommen durch Bundes- und Landesrecht geregelt wird. Die Entsorgung von Schiffsabfällen in deutschen Häfen wird durch Landesrecht geregelt und durch die zuständigen Behörden der Länder vollzogen.

21. In welchen Häfen in Deutschland ist an jeweils wie vielen Liegeplätzen eine Versorgung mit Landstrom für Kreuzfahrtschiffe vorhanden, und durch wie viele Schiffe wurden diese bisher genutzt (bitte in Prozent der in die Häfen einfahrenden Kreuzfahrtschiffe angeben)?

Unter den deutschen Seehäfen gibt es bisher in Hamburg eine Landstromanlage am Kreuzfahrtterminal Altona. Angaben zur Nutzung liegen der Bundesregierung nicht vor.

22. In welchen Seehäfen in Deutschland ist nach Kenntnis der Bundesregierung für jeweils wie viele Liegeplätze eine Versorgung mit Landstrom für Kreuzfahrtschiffe geplant, und in welchem Zeitrahmen ist die Umsetzung geplant?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

23. Welche Steigerung der Attraktivität des Bezugs von Landstrom im Rahmen des Aufenthalts von Schiffen in den Häfen plant die Bundesregierung, auch vor dem Hintergrund des Koalitionsvertrags zwischen CDU, CSU und SPD?

Zu der flächendeckenden Landstromnutzung finden derzeit Gespräche innerhalb der Bundesregierung statt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

24. In welchen Häfen in Deutschland stehen nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils wie viele sogenannte Power Barges oder ähnliche flexible Möglichkeiten zur Stromversorgung von Kreuzfahrtschiffen zur Verfügung beziehungsweise wo sind deren Einführung geplant?

Nach Kenntnis der Bundesregierung kommt eine LNG betriebene Power Barge bislang nur in Hamburg zum Einsatz. Auch die in Entwicklung befindlichen sog. LNG Power Pacs (containerisierte Lösungen) sollen zunächst im Hamburger Hafen zum Einsatz kommen. Als mobile Lösung wären sie jedoch auch kurzfristig an anderen Standorten einsetzbar.

25. In welchen Häfen in Deutschland sind Anlagen zur Betankung von Kreuzfahrtschiffen mit Flüssiggas (LNG) vorhanden, und in welchen Häfen werden Kreuzfahrtschiffe aktuell mit LNG als Schiffstreibstoff, auch zur Versorgung des Betriebs während des Aufenthalts in den Häfen, versorgt?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 10a auf Bundestagdrucksache 19/719 verwiesen.

26. Welche Häfen in Deutschland erheben nach Kenntnis der Bundesregierung ökologisch gestaffelte Hafengebühren mit besonderen Anreizen für emissionsarme Schiffe, und auf welcher Grundlage erfolgt dabei jeweils die Einstufung der Schiffe?

Wie hoch ist die durchschnittliche Gebühr in den einzelnen Häfen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

27. Welche Abgasreinigungssysteme sind für den Einsatz in deutschen Hoheitsgewässern derzeit zugelassen und auf welchen der in Frage 1 genannten Kreuzfahrtschiffen jeweils im Einsatz?

Welche konkrete Reinigungswirkung haben diese Systeme nach Kenntnis der Bundesregierung?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

28. Wie bewertet die Bundesregierung sogenannte Open-Loop-Abgasreinigungssysteme, bei denen Waschwasser in die See abgegeben wird, hinsichtlich Umwelt- und Meeresschutzaspekten?

Die Nutzung von Abgasreinigungssystemen (sog. Scrubbern) führt im „open loop“ Betrieb durch das Waschwasser zu einem direkten Schadstoffeintrag ins Meer. Aus diesem Grunde ist das Einleiten von Waschwasser aus Scrubbern auf Seewasserstraßen und in der ausschließlichen Wirtschaftszone verboten, wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass die Einleitung keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt hat (§ 13 Absatz 7 SeeUmwVerhV). Die Bundesregierung sieht den Einsatz von sogenannten Open-Loop-Scrubbern daher sehr kritisch und begleitet das Thema forschungsseitig in fachlicher und rechtlicher Hinsicht. Nach bislang vorliegenden Erkenntnissen haben offene Scrubber einen sehr hohen Wasserdurchsatz. Die Erzielung der gewünschten Reinigungsleistung in Gewässerkörpern mit geringer Alkalinität ist ungewiss und durch hohe Abwassermengen ist ein höherer Massestrom von umweltschädigenden Abwasserinhaltsstoffen sowie eine Akkumulation persistenter, nicht abbaubarer Schadstoffe zu befürchten, die nicht mit dem Vorsorgeprinzip/ Verbesserungsgebot der Wasserrahmen- und Meeresstrategierahmenrichtlinie vereinbar sein könnten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

29. In welchen Häfen in Deutschland stehen Anlagen zur landseitigen Entsorgung von Waschwasser aus Abgasreinigungsanlagen zur Verfügung?

30. Welchen Anteil hat nach Kenntnis der Bundesregierung die Kreuzfahrtbranche an den folgenden Emissionen der internationalen Schifffahrt:

a) CO_2

b) Schwefeloxide

c) Stickoxide

d) Rußpartikel

e) Feinstaub (PM_{10} und $PM_{2,5}$)

f) Ultrafeinstaub?

Die Fragen 29 und 30 werden gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

31. Wie bewertet die Bundesregierung die ökologischen Folgen des zunehmenden Kreuzfahrttourismus in abgelegene, ökologisch sensible Regionen, wie Arktis und Antarktis?

Es wird darauf hingewiesen, dass in den Polargebieten eine spezielle Form des Kreuzfahrttourismus (Expeditionskreuzfahrten) dominiert. Die hierfür genutzten Schiffe sind weitaus kleiner als heutzutage übliche Kreuzfahrtschiffe (max. 500 Passagiere, eher aber bis 200 Passagiere). Die Besucher unternehmen vor Ort Anlandungen mit kleinen Schlauchboten (Zodiacs) an Plätzen, die gut erreichbar sind und besondere Attraktionen wie Tiere, Pflanzen, heiße Quellen, Gletscher oder historische Relikte bieten. In der Arktis werden auch menschliche Siedlungen angefahren. Diese Plätze sind stark frequentiert, so dass teilweise bereits sichtbare Spuren das dortige Ökosystem verändern. Hinzu kommt, dass die mögliche Reisezeit auf die jeweiligen Sommermonate (zeitgleich mit Fortpflanzungs- und Fellwechselperiode vieler heimischer Tiere) beschränkt ist und es daher räumlich und zeitlich zur Konzentrierung der Besucher auf wenige Orte kommt.

Kreuzfahrttourismus in den Polargebieten hat sich in den letzten Jahrzehnten von einem sehr exklusiven Nischenmarkt zu einem Standardsektor gewandelt. Der Trend zu mehr Schiffen, immer weiter steigenden Besucherzahlen, sich öffnenden Märkten und zur Diversifizierung touristischer Aktivitäten muss aus Umweltsicht mit Sorge betrachtet werden.

Beispiele potentieller Risiken durch den Kreuzfahrttourismus sind: Der CO_2-Ausstoß der Schiffe, der langfristig den Klimawandel mit vorantreibt. Rußpartikel der Schiffsabgase, die sich auf dem Eis ablagern und dessen Rückstrahlfähigkeit verringern, was zu einem schnelleren Abschmelzen des Eises beiträgt. Emissionen, Abfälle und Abwässer der Schiffe beeinträchtigen die Luft- und Wasserqualität. Weiterhin ergeben sich schädliche Einflüsse auf Flora und Fauna, Gefahren durch Einschleppung fremder Arten und Krankheitserreger sowie der Verlust der Einzigartigkeit ursprünglicher Gebiete. Generell lassen sich die Umweltauswirkungen des Kreuzfahrttourismus im Moment nur schwierig zusammenfassen. Einzelne Tätigkeiten scheinen für sich betrachtet nur minimale Auswirkungen zu haben. Jedoch können sich die Effekte mehrerer Aktivitäten (Tourismus, Forschung, Logistik) auf die Umwelt addieren und gegenseitig verstärken. Diese sogenannten kumulativen Effekte verstärken im Wechselspiel mit globalen klimatischen Veränderungen die Gefahr der irreversiblen, schleichenden Umweltzerstörung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

32. Welche Maßnahmen sind nach Auffassung der Bundesregierung nötig, um hier überhaupt einen annähernd nachhaltigen und sanften Tourismus zu ermöglichen und negative Folgen weitestgehend zu minimieren?

Als mögliche Maßnahmen können genannt werden:

- Einrichtung von Schutzgebieten,
- Senkung der erlaubten Grenzwerte für Schiffsemissionen,
- Verpflichtung zu CO_2-Kompensation,
- Verbot von Schweröl als Schiffstreibstoff in arktischen Gewässern,
- Nutzung fortschrittlicher Schiffstechnologien,
- Monitoring und Forschung zu Auswirkungen des Schiffstourismus auf die Umwelt,
- Einschränkung von risikobehafteten Aktivitäten (Extremsport), Massenevents und medialen Inszenierungen,
- Verbot permanenter touristischer Infrastruktur (Hotelanlagen, Hafenanleger, Flugplätze etc.),
- International einheitliche Bewertung und Regulierung,
- Ggfs. Einschränkung der Reisezeit und Deckelung der Besucherzahlen,
- Aufklärung, Umweltbildung und Information der Öffentlichkeit.

33. Sieht die Bundesregierung auf internationaler Ebene Handlungsbedarf für den Schutz sensibler Ökosysteme vor den negativen Folgen des zunehmenden Kreuzfahrttourismus, und wenn ja, welche Instrumente sind nach Ansicht der Bundesregierung geeignet, einen besseren Schutz zu erreichen?

In Bezug auf die Arktis sollten der Arktische Rat und dessen Arbeitsgruppen in ihren Bemühungen unterstützt werden, Tourismus in der Arktis nachhaltig und umweltverträglich zu regulieren. Deutschland als Beobachterstaat des Arktischen Rates könnte die Repräsentanz der Umweltseite in den entsprechenden Gremien verstärken. Auch der Dialog mit den deutschen Reiseveranstaltern ist zu suchen.

Als Vertragsstaat des Antarktis-Vertragssystems wird Deutschland sich darum bemühen, einen international einheitlichen Rechtsrahmen für touristische Tätigkeiten in der Antarktis zu schaffen. Darüber hinaus wäre es notwendig, Kontrollen touristischer Tätigkeiten durchzuführen und ein Monitoringsystem zu etablieren, mit dessen Hilfe die Umweltauswirkungen des Tourismus ermittelt und bewertet werden können.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 32 verwiesen.

34. Wie viele Anträge für den touristischen Besuch der Antarktis sind beim Umweltbundesamt in den letzten fünf Jahren eingegangen (bitte nach Jahren aufschlüsseln), und wie viele Anträge wurden genehmigt (bitte Zahlen absolut und in Prozent angeben)?

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht touristischer und nicht-staatlicher Aktivitäten, für die das UBA eine Genehmigung erteilt hat. Das UBA hat alle Anträge genehmigt (100 Prozent).

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Saison	Kreuzfahrtschiffe	Yachten	Medientätigkeiten	Sonstiges	Gesamt
2013/2014	3	3	9	1	16
2014/2015	2	2	9	-	13
2015/2016	2	5	12	2	21
2016/2017	3	2	6	-	11
2017/2018	2	2	4	2	10

35. Wie viele Kreuzfahrttouristinnen und Touristen haben in den letzten fünf Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils die Arktis beziehungsweise die Antarktis besucht (bitte nach Anzahl Kreuzfahrten und/oder Passagiere auflisten)?

    a) Wie viele dieser Touristinnen und Touristen haben dabei nach Kenntnis der Bundesregierung an einem Landgang teilgenommen?

    b) Wie viele dieser Touristinnen und Touristen sind nach Kenntnis der Bundesregierung mit in Deutschland ansässigen Reiseveranstaltern gereist?

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse vor.

36. Unterstützt die Bundesregierung auf internationaler Ebene den Vorschlag, die Arktis und Antarktis als ECA-Zonen (ECA = Emission Control Area) auszuweisen?

37. Unterstützt die Bundesregierung auf internationaler Ebene ein Verbot von Schweröl in der Arktis, wie es in antarktischen Gewässern bereits seit 2011 besteht?

Die Fragen 36 und 37 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemeinsam mit Kanada, Finnland, Island, den Niederlanden, Norwegen und den Vereinigten Staaten hat die Bundesregierung die Diskussion um Schutzmaßnahmen für arktische Gewässer offiziell auf die Tagesordnung des Meeresumweltausschusses der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation setzen lassen (s. Dokument MEPC 71/14/4). In ihrer gemeinsamen Submission an die IMO verweisen die einreichenden Staaten explizit auf die Gefahren, die von einer Nutzung von Schweröl ausgehen und fordern die Entwicklung geeigneter Maßnahmen. Aus Sicht der Bundesregierung wäre ein Schwerölverbot in der Arktis zu begrüßen. Die Ausweisung von Emissionsüberwachungsgebieten (Emission Control Areas, ECAs) in der Arktis und Antarktis könnte eine weitere geeignete Maßnahme zur Verringerung der Luftschadstoffemissionen sein.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

38. Wie bewertet die Bundesregierung die Umsetzung des seit 2017 in Kraft getretenen Polar Code der IMO (International Maritime Organization) für besondere Vorsorge, zusätzliche Maßnahmen und den Schutz für die Seegebiete mit kalten und sensiblen Ökosystemen in der Arktis und der Antarktis?

39. Wie viele Kreuzfahrtschiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2017 in antarktische und arktische Regionen vorgestoßen und verfügen über ein „Polar Ship Certificate“?

40. Wie viele Kreuzfahrtschiffe sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2017 in antarktische und arktische Regionen vorgestoßen und verfügen über kein „Polar Ship Certificate“?

Die Fragen 38 bis 40 werden gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333